Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

Nr. 73 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2016

Ter uitvoering van de motie Aptroot/Koopmans van 30 juni 2011 (Kamerstuk 32 500 A, nr. 95) heb ik op 16 mei 2013 samen met de bestuurders van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch een Startbeslissing genomen voor de Verkenning N65 Vught – Haaren. Aanleiding was dat de leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 onder druk staan. De N65 zorgt voor barrièrewerking en geluidshinder en de gemeenten ervaren onveiligheid door sluipverkeer. Met deze brief informeer ik uw Kamer dat ik voor de N65 Vught – Haaren een voorkeursalternatief (VKA) heb vastgesteld. Deze voorkeursbeslissing is tot stand gekomen in samenwerking en overeenstemming met de bestuurders van bovengenoemde partijen.
Bijlage 1 bij deze brief bevat een figuur van de Projectscope[1].

Het door mij gekozen VKA bestaat uit de volgende maatregelen:

a) het in Helvoirt realiseren van een geoptimaliseerde kruising met extra opstelstroken op de N65 richting Tilburg, een fietstunnel, de ecopassage bij het Helvoirts Broek en parallelwegen.
b) het in Vught realiseren van:
   – een gelijkvloers geoptimaliseerd kruispunt Boslaan/Vijverbosweg; dit kruispunt heeft vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen oversteek voor langzaam verkeer (zoals (brom-) fietsers, voetgangers, ruiters);
   – een verdiepte N65 ten behoeve van een ongelijkvloerse kruising Martinilaan/De Bréautélaan,
   – een verdiepte N65 ten behoeve van een ongelijkvloerse kruising Helvoirtseweg/Kennedylaan met halve aansluiting op maaiveld vanuit en richting Tilburg,
   – het open houden en verkeersveilig aanpassen van de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan,

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-34300-A-73
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

– het afsluiten van de oprit bij de Rembrandtlaan en
– een verkeersregelinstallatie bij de Groenewouddreef inclusief aanliggende parallelweg.

Het VKA scoort positief op de gestelde doelen bij de startbeslissing. De barrièrewerking vermindert en de oversteekbaarheid verbetert significant door de twee ongelijkvloerse oplossingen in Vught. Daarnaast zorgt de optimalisatie van de twee andere kruispunten voor veel lagere wachttijden en kortere wachtrijen op de diverse wegen. Ook de verkeersveiligheid verbetert door de fiets- en voetgangerstunnels, de aanleg van parallelwegen en het weghalen van diverse directe aansluitingen op de N65.

Besluitvormingsproces

In de Startbeslissing zijn vier startalternatieven benoemd. In zeef 1 van de Verkenning is voor Vught het startalternatief «Ongelijkvloerse kruisingen» het meest kansrijk bevonden voor het bereiken van de projectdoelstellingen. De overige alternatieven hadden te weinig oplossend vermogen. Voor Helvoirt zijn diverse opties voor optimalisatie van het kruispunt met de N65 onderzocht, met als uitgangspunt dat langzaam verkeer de N65 hier altijd ongelijkvloers moet kunnen oversteken.

In zeef 2, na de uitwerking van de kansrijke alternatieven (enkele varianten van ongelijkvloerse kruisingen), bleek dat deze allemaal (te) veel impact hebben op de omgeving. Met name bij de ongelijkvloerse oplossing Boslaan/Vijverbosweg moesten veel woningen en bedrijven worden gesloopt. Ook pasten geen van die alternatieven binnen het taakstellende budget. Daarom is besloten tot versobering en heroriëntatie. Dat proces heeft uiteindelijk geleid tot het voorkeursalternatief, dat dankzij een extra financiële bijdrage van de provincie Noord-Brabant van € 6 mln past binnen het beschikbare budget.

De Verkenning N65 gaat over verbetering van de barrièrewerking en oversteekbaarheid en het verbeteren van de leefbaarheid. De effecten op de verkeersafwikkeling en het milieu (zoals geluid, luchtkwaliteit en natuur) zijn onderzocht. Voor de kansrijke alternatieven is een MKBA opgesteld, waarover het Kennis Instituut voor Mobiliteit een second opinion heeft gegeven. Uit de MKBA blijkt, dat de maatschappelijk baten bij geen van de kansrijke alternatieven opwegen tegen de kosten. Het VKA is na versobering en heroriëntatie tot stand gekomen en is dus niet meegenomen in de MKBA. De rapportage over de kosten en baten is aangevuld met een vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (ruimtelijk effect bewoners, geluid en uitstoot), die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De ratio is echter nog steeds <1. De maatschappelijke baten van dergelijke maatregelen zijn minder goed te kwantificeren dan reistijdwinsten als gevolg van verbetering van de doorstroming.
De baten/kosten-ratio is niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de Verkenning. Dat is voor de N65 bij Vught en Haaren zeker het geval. De leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren. En ook de doorstroming wordt beter, zowel op wegen in Vught en Helvoirt als op de N65. Bovendien gaat het bij de N65 om de uitvoering van een motie; ik kom dus tegemoet aan een uitdrukkelijke wens van uw Kamer.

De resultaten van de onderbouwende studies (onderzochte alternatieven, verkeerseffecten, milieueffecten, MKBA en second opinion) zijn beschikbaar op de website: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/

ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/documenten/rapporten/2016/06/07/mirt-verkenning-n65-vught-haaren.

Budget

Voor het project N65 Vught- Haaren is een taakstellend budget beschikbaar van € 107 mln (inclusief BTW, prijspeil 2015). De regio neemt hiervan € 51 mln voor haar rekening, het Rijk de overige € 56 mln. Rijk en regio zijn – naar rato van inleg van het taakstellend budget – risicodragend in de uitvoeringsfase.

Vervolgprocedure

In de Bestuursovereenkomst N65 Vught – Haaren heb ik met de regionale partijen afgesproken dat het door mij gekozen voorkeursalternatief zal worden vastgelegd in twee bestemmingsplannen; één in de gemeente Vught en één in de gemeente Haaren. RWS is verantwoordelijk voor de realisatie van de maatregelen.
De planning is dat de realisatiewerkzaamheden in 2021 kunnen starten en eind 2023 kunnen worden afgerond.

In de gemeente Vught heeft het project N65 een samenloop met het (Ontwerp)Tracébesluit, dat momenteel wordt opgesteld voor PHS Meteren – Boxtel. De omkering van de spoorkruising in de N65 is onderdeel van de scope van dat (O)TB. Beide projecten zullen dus goed met elkaar blijven afstemmen en blijven zoeken naar synergie, zowel in de planfase als in de realisatiefase.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus